

TEMA  
01.11

Editoriale

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 5-6Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.



# Unità d'Italia e mobilità

## Italian Unification and Mobility

**Rocco Papa**

Laboratorio - Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [direttoreresponsabile@tema.unina.it](mailto:direttoreresponsabile@tema.unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

Con questo primo numero del 2011 "Unità d'Italia e mobilità", anche TeMA vuole dare il suo contributo alla celebrazione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, proponendo un approfondimento sul tema dei sistemi di trasporto in Italia secondo una prospettiva storica. L'unificazione italiana nel 1861 è stata l'inizio di grandi modifiche all'interno del paese ed ha avviato, tra gli altri, un processo di unificazione della rete di mobilità nazionale, per lungo tempo fossilizzata all'interno dei confini dei diversi stati preunitari. Il processo di unificazione si è basato sulle reti esistenti con il risultato che le aree attrezzate con le reti più avanzate sono state favorite, mantenendo la propria supremazia nella competizione con le aree meno sviluppate. Lo sviluppo della rete nazionale si è basata, per molto tempo, sul miglioramento della rete ferroviaria. Per mettere in comunicazione le regioni del paese, dopo l'unità nazionale i governi dedicarono rilevanti investimenti alle ferrovie, i maggiori in assoluto nel campo dei lavori pubblici. Il fine di tali investimenti fu quello di mettere insieme i pezzi del nuovo Stato, in uno al sostegno delle aree dove si erano avviate le prime esperienze industriali già prima dell'unificazione. Solo con l'inizio della motorizzazione di massa, dopo la seconda guerra mondiale, la rete autostradale ha prevalso assorbendo, a partire dagli anni Sessanta, la maggior parte degli investimenti.

Partendo da queste premesse, il numero propone alcuni spunti di riflessione sullo stato attuale delle reti infrastrutturali nazionali con qualche approfondimento su Napoli e altre grandi città del territorio nazionale. Nella sezione ricerche l'articolo di Maggi affronta il tema della rete ferroviaria ovvero delle "strade ferrate" ritenute indispensabili per collegare gli Italiani, divisi fra i diversi Stati preunitari: l'abolizione dei dazi, la libertà del commercio, la circolazione delle idee furono

associati all'idea di nazione italiana, trovando la realizzazione "fisica" nelle ferrovie, che dovevano unire il territorio della penisola dalle Alpi alla Puglia e alla Calabria. L'auspicio era quello di collegare i vari territori fra loro e di portare i treni fin nelle più remote contrade, come chiedevano con forza le città e i paesi, che solo con la ferrovia e con la forza del vapore si sentivano nella "rete" del XIX secolo.

L'articolo di Mazzeo studia le trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma. Il contributo parte dalla riflessione che l'unificazione nazionale ha posto elementi di criticità in quanto ha colto sostanzialmente impreparata la struttura urbana della nazione, in particolare per quanto concerne la scelta della capitale.



Nella sezione Sperimentazione, l'articolo di Rossi, propone un approfondimento sulle infrastrutture e la pianificazione nella Napoli postunitaria, descrivendo le strategie e le realizzazioni di infrastrutture e delle attrezzature pubbliche della Napoli Ottocentesca.

Nella sezione Contributi, l'articolo di Facchinelli descrive il progetto organico di costruzione della rete ferroviaria italiana. Il contributo di Maffeo studia la realizzazione delle opere di comunicazione e telecomunicazione postunitarie che, in vario modo, hanno creato l'“Italia unita e connessa” con uno sforzo gigantesco, superiore, per motivi storici, geografici ed urbanistici, a quello di altri paesi europei; reti essenziali non solo per la crescita e lo sviluppo economico, ma anche per creare la società e la coscienza nazionali. L'articolo di Moretti offre spunti di riflessioni sulla storia e lo sviluppo dell'Italia, in particolare in riferimento alla cultura del mare e al sistema dei trasporti via acqua ed al legame profondo che ha unito i porti alle città come fattore decisivo non solo

per la configurazione fisica dei territori urbani ma anche per la definizione della loro 'identità', in termini culturali. L'articolo di Salone, attraverso la descrizione del quadro dei mutamenti che la “geopolitica interna” italiana ha registrato nel corso degli ultimi vent'anni, articola la tesi secondo cui le politiche territoriali alla scala nazionale sono state largamente identificate con una programmazione di interventi di natura prevalentemente infrastrutturale e che queste politiche infrastrutturali, lungi dall'essere strettamente connesse con le necessità e le progettualità locali, espressione di differenze geografiche radicate nella storia della penisola, si sono rivelate come azioni “deterritorializzate”, prive cioè di qualsiasi connessione e integrazione con le logiche multidimensionali dello sviluppo territoriale.

Infine la sezione Osservatori, offre un quadro attuale sul tema dell'unità di'Italia e la mobilità in varie sottosezioni: web, normativa, pubblicazioni, news ed eventi, pratiche urbanistiche e le trasformazioni urbane in atto a Roma.

